Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9099**

17. Wahlperiode 23. 03. 2012

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit von Bahnübergängen

Unfälle an Bahnübergängen sind häufig sehr schwer – etwa jeder vierte Unfall ist tödlich. Bei der Absicherung von Bahnübergängen gibt es jedoch einige Gefahrenpunkte, die immer wieder zu schweren Unfällen geführt haben. Dazu gehören die blinklichtgesicherten Bahnübergänge, deren Signal von seitlich auf den Bahnübergang zufahrenden Verkehrsteilnehmern schlecht gesehen werden kann. Ein weiterer Gefahrenpunkt sind die Sicherungen mit Halbschranken an mehrgleisigen Bahnübergängen, die – auch wegen langer Wartezeiten – immer wieder von Verkehrsteilnehmern umgangen oder umfahren werden. Zudem gibt es viele Unfälle an Bahnübergängen ohne technische Sicherung, weil diese oft optisch kaum auffallen oder weil aufgrund eines spitzen Kreuzungswinkels die Bahnstrecke nicht ausreichend weit eingesehen werden kann. Nicht zuletzt geschehen immer wieder Unfälle an Bahnübergängen mit ausgefallener technischer Sicherung, an denen die Absicherung durch Posten von Verkehrsteilnehmern übersehen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

Sicherheit von Bahnübergängen im Allgemeinen

1. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle an Bahnübergängen der bundeseigenen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie werden die derzeit vorhandenen Bahnübergänge gesichert (nach Bundesländern in den Kategorien ohne technische Sicherung/Blinklicht oder Lichtzeichen/Halbschranke/Schranke aufschlüsseln)?
3. Wie verteilten sich die Unfälle auf die einzelnen Sicherungsarten (2006 bis 2010)?
4. Wie verteilten sich die Todesopfer auf die einzelnen Sicherungsarten (2006 bis 2010)?
5. Wie verteilen sich die Unfälle mit und ohne Todesfolge auf Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrer?

Schlechte Erkennbarkeit des Rotlichts bei Bahnübergängen mit Blinklicht oder Lichtzeichen

6. Ist der Bundesregierung das Gefährdungspotenzial an den Übergängen, die seitlich bzw. in einer Kurve angefahren werden, bekannt (Sicht auf Blinklicht/Lichtzeichen erschwert), und in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, diese Problematik zu lösen?

7. Ist bei solchen Übergängen die Ausrüstung mit einem seitlich ausgerichteten Blinklicht/Lichtzeichen Vorschrift, wenn die Sicherungstechnik neu installiert wird?
8. An wie vielen derartigen Bahnübergängen gibt es seitlich ausgerichtete Signalgeber (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Option, solche Bahnübergänge mit zusätzlichen Signalgebern auszustatten, und welcher Zeitraum wäre dafür erforderlich?
10. Ist die Nachrüstung von Seitenlichtern an ein bestimmtes Alter der Bahnübergangstechnik gekoppelt?
11. Ist eine Nachrüstung solcher Signalgeber möglich, wenn ein noch nicht belegter Anschluss vorhanden ist und kein Umbau der Innenkabel notwendig wird, und wenn ja, ist von der Bundesregierung beabsichtigt, diese Nachrüstung bei allen solchen Altanlagen vorzunehmen?

Lange Wartezeiten und Nichterwarten von Gegenzügen an mehrgleisigen Bahnübergängen mit Halbschranken

12. Wie viele mehrgleisige Bahnübergänge waren mit Vollschranken und wie viele mit Halbschranken gesichert (jährlich von 2006 bis 2010; bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?
13. Wie viele Unfälle und wie viele Tote gab es von 2006 bis 2010 jährlich jeweils an diesen Übergängen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?
14. Wie hoch ist die Unfallhäufigkeit jeweils an diesen Bahnübergängen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?
15. Trifft es zu, dass – an eingleisigen und mehrgleisigen Übergängen zusammen – die Unfallhäufigkeit von Halbschrankenübergängen 5- bis 6-mal höher ist als die von Vollschrankenübergängen?
16. Wie viele der Unfälle an Halbschrankenübergängen entfielen in den letzten fünf Jahren jeweils auf die erfassten Verkehrsteilnehmergruppen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?
17. Trifft es zu, dass vorwiegend Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiradfahrer die geschlossenen Halbschranken umgehen bzw. umfahren?
18. Welche Erkenntnisse sind der Bundesregierung darüber bekannt, ob lange Wartezeiten ein solches Verhalten begünstigen?
19. Trifft es zu, dass an mehrgleisigen Bahnübergängen mit Halbschranken Wartezeiten von 10 Minuten oder länger auftreten können?
20. Gibt es einen Grenzwert für die Schließzeit von Halbschranken, der nicht überschritten werden darf, und wenn nein, wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines solchen Grenzwertes?
21. Bei wie vielen Unfällen an mehrgleisigen Halbschrankenübergängen gab es in den letzten fünf Jahren eine Kollision mit einem kurz nach Durchfahrt eines Zuges kommenden Gegenzug, und wie viele tödliche Unfälle sind darunter (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

22. Liegen Erkenntnisse darüber vor, dass bei diesen Unfällen den Straßenbenutzern nicht bewusst war, dass mit einem Gegenzug zu rechnen war?

23. Wie steht die Bundesregierung zu der Möglichkeit, auf das Auftreten von Gegenzügen – wie es in Frankreich an solchen Bahnübergängen üblich ist – durch ein Warnschild hinzuweisen?

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, vor einem zu erwartenden Gegenzug – wie es an einer Reihe von älteren Blinklichtanlagen geschieht – durch eine (blinkende) rote Leuchtschrift „2 Züge“ oder „Achtung Gegenzug“ zu warnen?

25. An wie vielen mehrgleisigen Übergängen sollen in den nächsten drei Jahren die vorhandenen Vollschranken durch Halbschranken ersetzt werden (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

26. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass damit das Unfallrisiko erhöht wird?

27. Welche Kriterien gibt es für mehrgleisige Übergänge, an denen keine Halbschranken installiert werden dürfen?

Bedienfehler bei „wärterüberwachten“ Schranken

28. Wie viele eingleisige und wie viele mehrgleisige Bahnübergänge gibt es, an denen die Schrankenwärter die Schranken auch dann offen lassen oder öffnen können, wenn sich ein freigegebener Zug dem Übergang nähert (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

29. Wie ist der Stand des Vorhabens, Unfallgefahren durch Bedienfehler vorzubeugen, indem Schrankenanlagen in Zugsicherungssysteme eingebunden werden?

30. Gibt es einen Termin, bis zu dem alle wärterüberwachten Schrankenanlagen mit einer solchen Technik ausgerüstet sein sollen?

31. Werden dabei die wärterüberwachten Schranken an mehrgleisigen Übergängen vorrangig behandelt?

Schlechte Erkennbarkeit der Absicherung durch Posten

32. Wie viele Unfälle gab es in den letzten fünf Jahren (2006 bis 2010) an Bahnübergängen, an denen z. B. aufgrund von Bauarbeiten die technische Sicherung außer Betrieb war und eine Sicherung durch Posten stattfand (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

33. Wie viele Todesopfer waren zu beklagen (bitte nach Bundesländern und bundeseigenen bzw. nicht bundeseigenen Eisenbahnen aufschlüsseln)?

34. Hält die Bundesregierung die von den Sicherungsposten eingesetzten Instrumente zur Sperrung des Übergangs (nicht reflektierendes Flatterband und nur wenig helle rote Handleuchte) an Bahnübergängen, die normalerweise durch beidseitiges Rotlicht und Schranken gesichert werden, auch bei Dunkelheit für ausreichend?

35. Hält die Bundesregierung eine Postensicherung mit den o. a. Instrumenten auch für ausreichend, wenn z. B. durch Nebel schlechte Sicht herrscht?

36. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ansicht, dass die Sperrung des Bahnübergangs deutlich besser und damit auch früher zu erkennen wäre, wenn die Posten statt des nicht reflektierenden Flatterbandes, wie an Baustellen üblich, Absperrbaken mit großen Reflexflächen und statt der Handlampe transportable Baustellenampeln einsetzen würden?
37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass der Ausfall einer technischen Bahnübergangssicherung (Schranke, Halbschranke, Blinklicht/Lichtzeichen) – auch wenn eine Sicherung durch Posten vorgenommen wird – eine das Gefahrenpotential erhöhende Änderung der Verkehrsregelung mit sich bringt?
38. Sollte deshalb der auf einen solchen Bahnübergang zufahrende Straßenverkehr entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 41 I. („Bei Änderungen von Verkehrsregeln, deren Missachtung besonders gefährlich ist, ist für eine ausreichende Übergangszeit der Fahrverkehr zu warnen.“) auf die geänderte Situation, durch die vor allem Ortskundige überrascht werden können, durch auffällige Warnzeichen hingewiesen werden?
39. Teilt die Bundesregierung die Meinung, dass bei einer Sicherung durch Posten die Verkehrszeichen, die auf einen beschrankten Bahnübergang hinweisen, als ungültig gekennzeichnet werden müssten?

Berlin, den 23. März 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333